

338.47 (4 - 672 EY)  
656 : 330.322 (4 - 672 EY)

**Prof. d-r Riste TEMJANOVSKI**

Faculty of economics, University Goce Delcev - Stip

[riste.temjanovski@ugd.edu.mk](mailto:riste.temjanovski@ugd.edu.mk)

**ass.prof. Tamara JOVANOVA MARJANOVA**

Faculty of economics, University Goce Delcev - Stip

[tamara.jovanov@ugd.edu.mk](mailto:tamara.jovanov@ugd.edu.mk)

## **GLOBAL DECISION-MAKING STRATEGY AND ROLE OF TRANSPORTATION: THE EU CASE**

### **Abstract**

No country in the world has grown on a sustained basis in recent decades without successfully integrating into global markets. Openness of a country's goods markets enables growth, facilitating technology transfer, increasing competition and benefiting consumers. Global decisions making strategy in many countries must be primarily in accordance with the geographical positions, degree of development of transport infrastructure, economical and political policies of the country and neighbourhoods.

EU' countries underline that the development and maintenance of transit transport and information and communications technology infrastructure are crucial to reduce high trading costs, improve their competitiveness and become fully integrated in the global market. The global market articulates new transport models and technology in order to reduce high trading costs, improve their competitiveness and obtain better market performance. The firms with international sign underline that the development and maintenance of transit transport and information and communications technology infrastructure are crucial for success and fully integrated in global arena.

**Key words:** transport, globalization, market design, marketing strategy

**Проф. д-р Ристе ТЕМЈАНОВСКИ**

Економски факултет, Универзитет „Гоце Делчев“ – Штип

[riste.temjanovski@ugd.edu.mk](mailto:riste.temjanovski@ugd.edu.mk)

**Доц. д-р Тамара ЈОВАНОВ МАРЈАНОВА**

Економски факултет, Универзитет „Гоце Делчев“ – Штип

[tamara.jovanov@ugd.edu.mk](mailto:tamara.jovanov@ugd.edu.mk)

## **ГЛОБАЛНОТО ДОНЕСУВАЊЕ НА СТРАТЕГИСКИ ОДЛУКИ И УЛОГАТА НА ТРАНСПОРТОТ: СЛУЧАЈОТ НА ЕУ**

### **1. Транспортната инфраструктура како погодност во пристапувањето на глобалните пазари**

Транспортната инфраструктура претставува 'рбетен столб и основна артерија за добро функционирање на економските активности на секоја земја и клучен фактор за нејзино поврзување со бизнис пазарите ширум светот. Економските придобивки од инвестициите во транспортната инфраструктура се долгорочна конкурентност, продуктивност, иновации, пониски цени и повисоки приходи, кои се од клучно значење за економскиот просперитет на секое општество. Несомнено, транспортните погодности се во пораст во актуелната политика на секое општество, особено денес во ерата на глобализацијата. Секоја економија на национално и регионално ниво, мора да го развива интересот во ревитализација на своите транспортни системи и да биде во чекор со глобалните предизвици.

Транспортот претставува еден од најзначајните фактори за економски развој присутен во сите сфери на човековите активности. Тој овозможува зголемена мобилност и поврзување на сите дестинации ширум светот, ја стимулира трговијата, формира нови пазари, има директно влијание во секторот на услуги (посебно туризмот), па поради тоа има големо значење во економскиот развој на секоја земја. Напредокот во транспортната технологија има силен одраз во примената на нови методи во производните процеси, нови и зајакнати

социјални, политички и економски врски помеѓу земјите во географскиот простор.

Уште многу одамна пишувајќи го своето дело "Богатството на народите", Адам Смит посебно ја нагласил поврзаноста меѓу географската локација и меѓународната трговија. Тој истакнал дека, географската локација и пристап до морето, а според тоа развивањето на трговските морски патишта, играат значајна улога во јакнењето на економските перформанси на секоја земја. Адам Смит забележал дека распределбата на работата е поверојатна да се развие поред морските брегови и пловни реки, каде висината на транспортните трошоци се многу пониски. Со помош на водениот транспорт, пазарот е оптоворен за секој вид на индустрија, отколку што тоа може да си го дозволи преку копнен пат. Со текот на времето, железничкиот, друмскиот и воздушниот транспорт, како и телекомуникациите и информатичката технологија, ги намалиле предностите на крајбрежните над континенталните земји. Сепак, крајбрежјето и морскиот превоз сè уште играат централна улога во глобалната трговија и географската локација.

Од современата економската литература може да се најдаат различни модели и примери за решавање на успехот, ефектите на географијата и локацијата на факторите за производство и трговија. До средината на 20 век, географија и нејзините ефекти на локацијата на факторите на производство е важно прашање во економската мисла. Во тој контекст вреди да се спомене и пристапот на Пол Кругман за значењето на локационите фактори, транспортните трошоци и воопшто просторните модели врз економскиот развој на земјите. Тој ги поставил темелите на својата теорија за настанувањето и одржувањето на агломерацијата, односно значењето на транспортните трошоци и растечките приноси на развојот на регионите. Подоцна неговата теорија еволуирала во „јадрен-периферен модел,, кој меѓу другото истакнува дека меѓузависноста на економијата, производството и транспортните трошоци има директна последица на зајакнување или слабеење на одделни економски заедници. [Krugman P. 1998. p.1.].

Иако транспортната инфраструктура и економските активности се широко меѓесебно

поврзани со економските субјекти, од една страна, но од друга страна геополитички услови укажуваат на нешто сосема спротивно, што е сосема неразбирливо за основните постулати на глобалните процеси. Иако тенденцијата е изградба на нови транспортни коридори, светот се соочува со нови препреки кои го оневозможуваат слободниот проток на луѓе, стоки, услуги, капитал и информации, спротивно на доктрината на глобален поредок.

Четири географски региони: Западна Европа, Североисточна Азија (кинеското крајбрежје, Јапонија и Република Кореја) и источниот и западниот брег на САД и Канада се најразвиени економски зони во современиот свет. Овие региони се главни снабдувачи на глобалната трговија, во нив се сконцентрирани најголемите светски финансиски центри и генерираат најголем удел во светското производство. Деловите од САД, Западна Европа и Североисточниот дел на Азија во длабочина од 100 километри од брегот сочинуваат 3% од светската територија и 13% од светското население и опфааат 32% од глобалниот БДП (според паритет на куповната моќ). Единаестте економии од САД, Западна Европа и Источна Азија сочинуваат 14% од светското население и се задолжени за 88% од светскиот извоз (машини и транспортна опрема). [Gallup, 1999, p.181-182]

Неспорно е дека меѓународната трговија е во постојан пораст. Но отворено се поставува прашањето дали ваквиот пораст е забележителен кај сите земји и каков е односот и билансот на тргување меѓу земјите кои се на некој начин „географски хендикепирани што немаат излез на море“? Подемот на регионални блокови и регулативи, зголемување на граничните контроли и трговските бариери меѓу "земјите членки" или "земји-кандидатки" на вакви групации се особено потешкотија за земјите кои немаат излез на море.

## **2. Транспортот како важен инструмент во глобалните синџири на набавка**

Во ерата на глобалната конкуренција просторната економија вклучува и еден парадокс. Развиените економии, кои на располагање ги имаат брзиот транспорт и комуникациите, како и лесниот пристап на глобалните пазари, од пресудно значење за

конкуренцијата и понатаму останува локацијата на индустриите или компаниите. Се сметало дека со промените во технологијата и конкуренцијата значително ќе се намали традиционалната улога на локацијата. Снабдувањето од глобалните извори и комуникации ги намалува недостатоците, но не создава предност. Снабдувањето од глобалните извори обично не е прво, туку второ најдобро решение во споредба со пристапот на некој конкурентен локален кластер и во поглед на продуктивноста и иновацијата. [Porter, 2008, str.228]

Компаниите кои се натпреваруваат на меѓународните пазари настојуваат да развијат оптимален систем во синџирот на снабдување, односно поврзаност на снабдувачот и / или транспортните мрежи кои се најпрофитабилни (или најмалку скапи). Проширувањето на овие модели со меѓународните локации и добавувачи создава дополнителни предизвици, бидејќи одредени негативни промени на девизните курсеви и порастот на цените се трансферираат на производните трошоци, а со тоа и транспортните врски стануваат посложени и поскапи. Сепак, трошоците на работната сила во одредени региони во светот често пати се толку ниски што можат да ги надминат големите транспортни трошоци со друга локација каде повеќето технолошки ориентирани процеси ќе го финализираат производството.

Во контекст на локационите одлечувања и снабдувачките мрежни одлуки, добро дефиниран транспортен план обезбедува оптимален протек низ синџирот на снабдување. За жал, транспортот е честопати занемарен елемент во моделот на синџирот на снабдување. Нодалните активности, како фабрикувањето, монтажата, инвентаризацијата се нагласени кога фокусот е замена на компонентите и готовите производи. Но како овие материјали да се пренесат од една точка на друга. Може ли времето или распоредот од ова движење на добра да се подобри? Може ли протекот да се заврши со пониски трошоци? Сметаме дека на транспортот треба да му се дава еднаква важност како и другите активности и операции на управувањето. Придобивките од добрите одлуки за производство инвентар може лесно да биде ослабени со занемарувањето на економиите на

обем достапни во различни видови на транспорт. [Bookbinder, 2009, p.182-190]

Земјите без излез на море и кои се оддалечени од главните пазари значително се изложени на повисоки трошоците за превоз. Истражувањата покажуваат дека, во просек, земјите без излез на море имаат намален обем на трговска размена за околу 40 проценти, додека зголемување на растојанието помеѓу трговски партнери ја намалува билатералната трговија за околу 9 отсто. Степенот и квалитетот на транспортната инфраструктура за поврзување на почетна точка, крајната дестинација и политиката на транзитните земји исто така имаат големо влијание врз трошоците за превоз. Недостаток или лоша транспортна инфраструктура има значително влијание врз трговската размена. На пример, една земја чиј патната инфраструктура во поглед на квалитетот се рангира на 75-тиот процент на глобално ниво, односно на три четвртинското скалило на неповолност, ќе се соочи со трошоци за превоз, кои се за 12 процентни поени повисоки од просечната вредност на земјите. Како последица на тоа, трговијата на таа земја ќе биде во просек за 28 отсто пониска од онаа на просечната земја. [WTO, 2013, p.11]

### **3. Значењето на транспортот и транспортната политика кај земјите од ЕУ во јакнењето на единствениот пазар**

Транспортот е клучен елемент во Европската просторна развојна перспектива која се развива како интегрален и заеднички пристап во идниот просторно-планерски модел на Европските институции. Со цел да обезбеди кохерентен развој на целата европска територија, од суштинско значење претставува потребата за поголем степен на планирањето за подобрување и пристап до целокупната инфраструктура, со отстранување на техничките препреки кои ги поврзувале постојните национални транспортни системи. Потребата периферните региони да бидат вклучени во економскиот и социјалниот развој, ги навело на размислување планерите и економистите, на одредени проценки за проектирање и изградба не само на фундаменталните комуникациски структури како што се патиштата и железниците, туку и за изградба на аеродроми, посебно на

островите, како најодалечени и неповрзани простори. Посебно внимание е дадено за оние економии кои немаат директен излез на море. Затоа важен чекор претставува проширување на улогата на транспортното поврзување со пристаништата како модел на интеграција во глобалната транспортна мрежа. Степенот на инвестирање во транспортот го детерминира значењето и на економскиот раст, поради што не би смеело да постојат грешки во проценките. [ЕС, 2001, p.10-11]

Идејата за креирање на моделот на Трансевропска транспортна мрежа (ТЕТМ) се јавила уште во 1957 година, кога Европската економска заедница ја усвоила идејата за креирање на заедничка транспортна политика. Во почетокот на деведесетите години, паралелно со размислувањето за воведување на единствен европски пазар, улогата на транспортот како централна компонента во единствениот европски пазар станала сè поголема. Чувството да се зборува за еден голем европски пазар, за слобода на движење на добра, луѓе и услуги, без оглед на различниот економски развој на регионите и национални мрежи, ја наметнало потребата за поврзување на пазарот со модерна и ефикасна инфраструктура. [Kenneth, 1997, p.231]. Во 1993 година, стапил на сила договорот од Мастрихт, со што земјите членки ја утврдиле потребата за идниот развој на ТЕТМ (трансевропска транспортна мрежа за транспорт, енергија и телекомуникација) како заедничка европска цел.

Договорите за пристап до пазарите преку друмскиот сообраќај е утврдено со Директивата 96/26/ЕС и Регулативата 881/92/ЕС за пристап до пазарите во пренесување на добра по друмски сообраќај, ја воведува слободата за обезбедување на услуги без ограничувања во однос на националната припадност или местотот на основање на друштвото за транспорт.

Пелкманс ја нагласува тезата дека економската интеграција не може да се заврши од страна на чисто аполитичен пристап, што би останало само на пазарните сили.

Напротив, економската интеграција е секогаш производ на политичка интеграција, која е договор помеѓу националните влади. Покрај тоа, поголеми амбиции за економска интеграција секогаш ќе бара или да биде

резултат на повисок степен на политичка соработка и интеграција. Пелкманс ја концептуализира интеграцијата на пазарот како состојба во која активностите на учесниците на пазарот во различни земји-членки се "насочена" во услови на понудата и побарувачката на стоки и услуги на целата ЕУ. На кратко, интеграцијата на пазарот вклучува отстранување на пречките за движење на стоки и услуги [Pelkmans, 2006, p.3-6, source Kutsev, 2009, p.9].

Затоа, примарната улога во заедничката транспортна политика била неопходноста за отстранувањето на техничките и институционалните бариери помеѓу земјите членки. Всушност, главна цел претставувал моделот на креирање заеднички економски пазар. Многубројните научни и стручни проценки кои биле направени укажале дека заедничкиот економски пазар не е самостојно способен да обезбеди мобилност во различните региони на ЕУ. Граѓаните во ЕУ и зголемениот промет не можеле да се развиваат во рамките на националните транспортни системи како оние во минатото. Од тие причини ЕУ направила голем чекор и своите активности ги насочила кон планирањето и креирањето на заедничка инфраструктурна програма на полето на транспортот, позната како Трансевропска транспортна мрежа.

Покрај економската развиеност, ЕУ сепак се соочила и со проблеми на економска нерамнотежа. Од една страна се протегаале региони со голема централизација на население и економските активности (проследени со високи трошоци за надминување на сообраќајните метежи, загадување на животната средина и транспортни трошоци поради сè поголемото протегање низ урбаните населби) и депопулационите региони од друга страна. Посебен проблем претставувале комуникациите до периферните региони и островите. Се проценило дека моделот за формирање на единствен транспортен систем е од суштинско значење за економскиот развој на Унијата, а со негово целосно реализирање би се овозможил поголем благодет на граѓаните и повисок економски развој, на регионално и локално ниво. Со развиена транспортна мрежа, помалку развиените региони би ја зголемиле својата атрактивност

за инвестирање, а од друга страна би ги олесниле деловните патувања. Погрешно би било да се мисли дека инвестирањето во транспортот изолирано од другите економски активности би ги намалило регионалните диспаритети. Главните очекувања биле дека подобрувањето на транспортниот сектор ќе овозможи регионалните економии кои се во непогодна состојба да се стимулираат и да ги развијат своите потенцијални можности. Такви примери имало многу во Европа, ќе ги споменеме само Грција, Шпанија, Ирска и Португалија, каде инвестирањето во транспортниот сектор овозможило долгорочни позитивни ефекти преку стимулирање на приватното инвестирање и економскиот развој во регионите.

Транспортната политика главно се фокусирала на консолидирање на транспортните мрежи во земјите членки, подобрување на услугите, елиминирање на тесните грла, креирање на европски брзи железници, креирањето на нови линии кои ќе го унапредат економскиот развој во периферните области со недоволна инфраструктурна екипираност. ТЕТМ исто така ја фокусирала својата политика и на поврзувањето на ЕУ со соседите, посебно пристапот кон Медитеранските земји, земјите од Југоисточна Европа и Западен Балкан.

#### **4. Развојна стратегија на Европската унија во врска со транспортната проблематика**

Со развивање на идејата за формирање на трансевропска транспортна мрежа, една од главните цели на ЕУ било проширувањето на транспортната мрежа кон исток и југ, со цел да се овозможи интегрирање не само со транспортни мрежи на земјите од ЦИЕ, туку и со нивните економии. *“Ништо не ја симболизира или не ја поттикнува интеграцијата во Европа, подобро од воспоставените физичките врски во транспортните системи и ништо не е позначајно за развојот на земјите апликанти од постигнување на ефикасна инфраструктура”*. [Kinnock, 1998]. Оваа идеја била презентирана пред членките на ЕУ и можноста за соработка со трети земји и промовирање на транспортните инфраструктурни проекти од взамен интерес.

Воспоставувањето на трансевропската транспортна мрежа претставува база, почеток во реализацијата на практичната иницијатива во Европската интеграција. *“Единствениот пазар во ЕУ ќе репродуцира позитивни ефекти на благосостојба за граѓаните и претпријатијата, само ако се темели врз ефектите и воспоставувањето на Трансевропската транспортна мрежа.* [Richardson, 1997, p.333] Во спогодбата на Европската унија воспоставувањето на ТЕТМ предвидувала да овозможи физичко поврзување на секој дел од Европската унија во рамките на нејзините граници. Во политичките процеси ТЕТМ претставува централен инструмент за планираната интеграција.

Потенцијалните придобивки од ТЕТМ во единствениот пазар на ЕУ биле насочени првенствено кон макро-економските бенефиции. Преку оваа инфраструктурна мрежа се овозможува побрз и поефикасен пристап до ресурсите, работната сила и пазарот. На тој начин се намалува и диспаритетот помеѓу различниот степен на развој во регионите во Европската унија, помеѓу јадрото и периферијата. Уште во 1989 година Европската регионална политика помеѓу останатите цели за намалување на дебалансот во одредени региони како еден од клучните модели во прв план ја апострофира ТЕТМ за надминување на ваквите состојби. Имено околу 70% од фондовите биле наменети за економско-заостанатите региони. Тие се во најголем дел лоцирани на периферните делови на Унијата во земјите како што се Ирска, јужниот дел на Италија и Шпанија. Ако се анализираат политичките мерки за намалување на регионалните диспаритети и нееднаквости споменати погоре, состојбата е следна: на прво место се наметнува потребата за подобрување на физичката инфраструктура во регионот, на второ место доаѓа квалитетот на работната сила, т.е. присуството на човечкиот капитал и на трето место поддршката за производниот сектор. [European Commission, 2000, pp.3-5]

Со цел да ги максимизираат придобивките од една интегрална сообраќајна мрежа, Комисијата на ЕУ и нејзините членки држави, се согласиле за постигнување поголема интеграција помеѓу националните транспортни политики, поголема конкурентност помеѓу транспортните снабдувачи и повисок степен на

координација за приближување кон кохезионен инфраструктурен развој.

Прв чекор во имплементацијата на Трансевропската транспортна мрежа било донесувањето на Одлуката 1692/96/ЕС. која се однесува првенствено на земјите членки на ЕУ. [Spiekermann, 1998, p.2.] Тоа претставувало почетна точка во широка планска активност со долгорочен поглед кон заедничкиот интерес на Унијата. Со цел да се комплетира сликата за идниот ТЕТМ развој, бил разгледан секој транспортен модел од страна на националните администратори и комисијата за ТЕТМ. Биле направени споредбени податоци од повеќе извори (повеќето од националните транспортни статистики) со состојба до 1996 година иако со големи тешкотии требало да се одредат долгорочните трендови во инфраструктурниот развој за период од само две години.

Основната стратегија на Комисијата која работела на планирањето на трансевропската мрежа претставувала:

- проценката дека ефикасна транспортна инфраструктура ќе биде од витално значење за конкурентноста на ЕУ и долгорочно ќе овозможи пораст и нови работни места. Индустријата во ЕУ има потреба од ефикасен транспортен систем со одржување на ниски трошоци и обезбедување квалитетни услуги; и
- неопходноста да се овозможи економска и социјална кохезија на просторот на ЕУ, овозможувајќи при тоа периферните региони да бидат поврзани со европската транспортна мрежа.

Еден од ефектите од креирањето на ТЕТМ врз економскиот развој на ЕУ претставувале истражувањата околу точните проценки за влијанието на ТЕТМ во секторот на вработувањето. Јасно е дека тие ќе се овозможат значајни периодични вработувања во конструктивниот период за ТЕТМ, чии долгорочни влијанија ќе овозможат економски пораст и значајна конкурентност. Големината на ова влијание во голема мера ќе зависат и од други клучни фактори, како што се макроекономската политика, високообучена работна сила итн. [European Commision, p.5]

## 5. Европа и глобалните економски процеси

Актуелни случувања на светската политичка сцена и економскиот тренд кон интернационализација и глобализација се составен дел на економската политика за повисок степен на конкурентност и на Европската Унија. Резултат на сето тоа во долгорочниот развоен поглед е дека транспортната политика ќе овозможи целосна интеграција на ЕУ (политички и економски) преку процесот на глобалната економија. Природата и ефикасноста од внатрешната транспортна мрежа во Европа, има значајни импликации во способноста на Унијата за целосно учество во тековните глобализациони процеси.

Европа денеска зафаќа клучна позиција во светската политичка и економска сцена. Голем дел од економските аналитичари се сложуваат со констатацијата дека развиените земји од ЕУ денес претставуваат главни актери на светската економска сцена, чии активности имаат значајно влијание во меѓународниот економски систем. Во овој момент, се чини, по повеќе од еден век, економијата на САД се поместила на второ место на светската економска сцена. *“На светскиот пазар, европската куќа ќе ги пишува правилата на светската трговија во дваесетипрвиот век, а остатокот од светот само ќе учи да ја игра нејзината економска игра”*. [cit Thurow, source Dicken Peter 1996, p.101]

Трговијата во сите свои форми, вклучувајќи го и туризмот, преку транспортот обезбедува мобилност, која претставува значајна гранка за креирање на структурата на глобализацијата.

**Табела 1:**

**Учество во увозот и извозот на стоки помеѓу четирите водечки трговски сили во светот САД, ЕУ, Јапонија и БРИКС (2004-2014 година) вредност во млрд (ЕУР)**

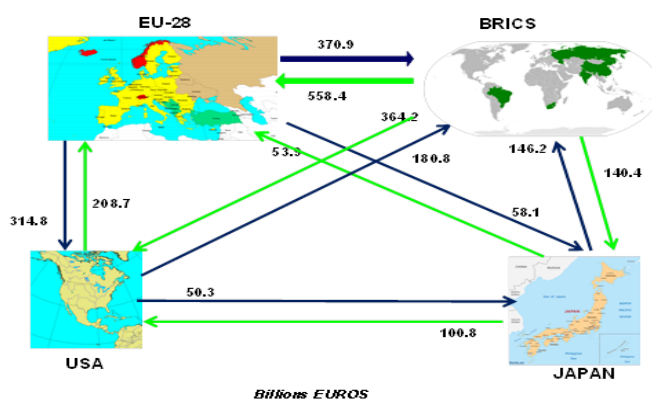
	2005		2008		2010		2014	
	Увоз	Извоз	Увоз	Извоз	Увоз	Извоз	Увоз	Извоз
САД	1,392,595	726,994	1,472,659	885,955	1,484,583	965,635	1,767,169	1,219,784
ЕУ-28	1,185,909	1,049,477	1,585,231	1,309,147	1,529,387	1,355,196	1,691,880	1,705,019
Јапонија	414,340	478,173	518,487	531,716	525,536	580,654	611,372	519,535
БРИКС	769,031	965,200	1,196,243	1,475,496	1,510,647	1,702,851	2,037,632	2,391,976



Земјите од ЕУ во 2005 година учествувале со 26.1% од светскиот увоз и извоз, во 2010 година со 23,2% во светската трговија, во 2014 се застапени со 16%, односно споредено со 2005 година забележат намалување од речиси 10% во однос на 2005 година. Европа е најголемиот извозник на готови производи и услуги во светот, а и самата е најголемиот пазар за извоз на околу 80 земји. Меѓу најголемите извозници се следните држави: Германија (20%), Франција (9%), Холандија (13%), Италија (7.5%), Велика Британија (6.2%) и Белгија (8.6%).

### Слика 1:

**Трговска размена помеѓу четирите водечки трговски сили во светот САД, ЕУ, Јапонија и БРИКС (2004-2014 година) вредност во млрд (ЕУР)**



Извор: Обработени податоци од Eurostat - 2016

Во поглед на националните трговски модели, земјите имаат тенденција за интензивна трговска размена со своите соседи. Ова посебно е изразено во ЕУ, каде 2/3 од земјите на ЕУ извезуваат во некоја друга земја членка на ЕУ, но и во Северна Америка, каде САД, Канада и Мексико (регионалната групација НАФТА влијаела во голема мера да се зголеми и интензивира трговската размена меѓу овие три земји), се главни пазари помеѓу кои се одвива интензивна трговска размена.

### Заклучок

Меѓународната светска размена е најнепосредно поврзана за постоењето на развиени системи на транспортни врски помеѓу најдалечните региони на светското стопанство. Без транспорт големите природни богатства би останале мртв капитал, а

производството би се свело на најмала мерка и во само ограничени размери.

Од тие причини последните три децении ЕУ направила огромни чекори во креирањето на единствен пазар, отфрлајќи ги границите помеѓу нејзините земји членки. Движењето на луѓето и слободната циркулација на добра биле двете основни форми за идниот пораст на единствениот пазар. За целосно ефектуирање на овие потреби, се јавила потребата за димензионирање на квалитетен транспортен систем.

Денес, визијата во ова инфраструктурно поврзување добива глобална димензија: интегрирана мрежа на модерни автопатишта, железници и други инфраструктурни објекти на Европскиот континент, кои ги пополнуваат постојните недостатоци во националните транспортни системи. На тој начин се очекува да профункционира планираниот европски транспортен систем кој ќе овозможи поголем квалитет, кохезија и економски пораст, воедно стимулирајќи и поголема вработеност, мобилност и намалувајќи ги негативните последици од транспортните трошоци во маргиналните делови на државите во ЕУ.

Земјите од ЕУ во 2005 година учествувале со 26.1% од светскиот увоз и извоз, во 2010 година со 23,2% во светската трговија, во 2014 се застапени со 16%, односно споредено со 2005 година забележат намалување од речиси 10% во однос на 2005 година. Европа е најголемиот извозник на готови производи и услуги во светот, а и самата е најголемиот пазар за извоз на околу 80 земји. Меѓу најголемите извозници се следните држави: Германија (20%), Франција (9%), Холандија (13%), Италија (7.5%), Велика Британија (6.2%) и Белгија (8.6%).

Од тие причини идната транспортна политика на ЕУ и понатаму ќе ја јакне и нагласува постојаната потреба од интегриран пристап за подобрување на транспортните врски, развивање на полицентричниот развоен модел и ефикасно и одржливо користење на инфраструктурата. Овој интегриран пристап треба да биде подржан и во анализата на транспортната и телекомуникациска мрежа. Секоја просторна анализа мора да се фокусира на принципите и територијалната рамнотежа, посебно во разрешување на проблемите во периферните региони и инфраструктурно

подобрување на секундарната мрежа. Само на таков начин земјите од ЕУ ќе бидат водечки играч во глобалната пазарна арена.

## Литература

1. Bookbinder J.H., Matuk A.T.: Logistics and transportation in global Supply Chain: Review, Critique, and Prospects. Informs, 2009. p. 182-190 DOI 10.1287 / educ.1090.0059
2. Chang, Y.H. (1998) Logistical Management. Hwa-Tai Bookstore Ltd., Taiwan. In (M.Sreenivas, T.Srinivas: The role of transportation in logistics chain. p.6.)
3. Cipoletta-Tomassian, G, Pérez-Salas G.; Sánchez R. (2009). Updated report about transport in Latin American Landlocked developing countries. CEPAL, Junio.
4. EC: White paper: *European transport policy for 2010: time to decide*. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 2001. pp. 10-11.
5. European Commision: Cohesion and Transport. Brussels, COM(98). p.5.
6. European Comission: *Thematic Evaluation of the Impact of Structural Funds on Transport Infrastructures*. (Final Report). Oscar Faber, United Kingdom.et al., 2000, pp.3-5.
7. Gallup J.L., Sachs J.D., Mellinger A.D.(1999): Geography and Economic Development. International Regional Review 22,2: 179-232. (August 1999). p.181.182.Global Facilitation partnership for Transportation and Trade. <http://www.gfptt.org/node/44> [12.01.2017]
8. Kenneth B. *International transport: Linking Europe's future to the rest of the world*. Innovation: "The European Journal of Social Sciences". Vol. 10(1997) 3. p. 231.
9. Kinok N. (Kinnock Neil), фрагмент од говорот на Неил Кинок одржан на конференцијата во Амстердам на тема: „Премостување на јазот во финансирање на инфраструктурата“, 31 mart 1998 god. <http://europa.eu.int/en/comm/dg07/speech/sp9861.htm>
10. Krugman P.[1998]: What's new about the new economic geography? Oxford review of economic policy, Vol.14, No.2. 1998.p.1.
11. Kutsev N.: The road transport policy of the EU and fair competition in the European road

transport sector. University of Twente, 2009. p.9. [master thesis]

12. Porter, M.E.: *O konkurenciji*. Beograd: Fakultet za ekonomiju, finansije i administraciju, 2008. str.238.
13. Radelet S., Sachs J., (1998): Shipping Costs, Manufactured Exports, and Economic Growth. p.6.
14. Richardson T.: *The Trans-european trasport network: environmenatl policy integration in the European Union*. "European urban and Regional Studies". London: SAGE Publication, Vol. 4 (1997) 4. p. 333.
15. Spiekermann K., Wegener M.: *Socio-Economi and Spatial Impacts of Trans-European Network: the SASI Project*. "The World Conference on Transport Research". Antwerpen, 12-17 July 1998. p.2.
16. Thurow 1992: 24-5. Dicken Peter, Öberg Sture: *The global context: Europe in a world of dynamic economic and population change*. European Urban&regional studies.Vol.3 (1996) nr.2. p.101.
17. <http://www.shef.ac.uk/uni/academic/D-H/gis/conprog.html>.
18. United Nations conference on Trade and Development (2014): Landlocked Developing Countries: Facts and Figure 2014. New York and Geneva: United Nations, 2014. p.iii
19. United Nations (2014): The Potential of Aid for Trade to improve the infrastructure and logistics performance of landlocked developing countries of Latin America. Santiago: United Nations: Economic Commission for Latin America and the Caribbean (ECLAC), 2014. p.16.
20. World Bank: Improving Trade and Transport for Landlocked Developing Countries. Washington: World Bank Group, 2014. p.XI-1.
21. *Transport infrastructure and new geo-economic and geopolitics contours: links or gaps*. Proceedings. Faculty of Economics. МЕЃУНАРОДНА научна и практична конференција Управување со развојот на економските регионални системи (6 ; 2016 ; Штип) Управување со развојот на економските регионални системи : Евроазиска перспектива / VI Меѓународна научна и практична конференција, 30-31 мај, 2016 година, Штип, стр.71-80.
22. WTO (2013): World trade report 2013: Factors shaping the future of world trade. Switzerland: WTO, 2013. p.11.